



Segreteria Tecnica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Piazzale Porta Pia 1  
00100 Roma

p.c.:  
Assessore ai Trasporti e Mobilità  
Prof. Goggi  
Comune di Milano

Assessore all'Urbanistica e Edilizia Privata  
Dott. Giovanni Verga  
Comune di Milano

Direttore Centrale Pianificazione Urbana e Attuazione P.R.  
Dott. Cazzani  
Comune di Milano

Presidente del Consiglio di Zona 2  
Dott. Lepore

Milano, 6 dicembre 2002

Oggetto: Convocazione Conferenza di Servizi ex art. 4 D. Lgs. 20 agosto 2002 n. 190 per la valutazione dei progetti definitivi relativi al programma di interventi volti al recupero e all'adeguamento delle grandi stazioni (delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121)

Facendo seguito alla Conferenza di Servizi tenutasi in data 25.11.2002, durante la quale è stato esaminato il progetto definitivo riguardante le opere interne per l'adeguamento funzionale della Stazione Ferroviaria Milano Centrale ed alla presentazione alle Commissioni Trasporti, Urbanistica e Commercio del Consiglio Comunale il 3 dicembre 2002 del progetto e delle prescrizioni dell'Assessore ai Trasporti e della Direzione Centrale Pianificazione Urbana e Attuazione P.R., il Gruppo Consiliare dei Verdi del Comune di Milano osserva quanto segue:

- il Consiglio Comunale non è stato chiamato ad esprimersi sul progetto definitivo e non ha potuto presentare le sue osservazioni. Questo al di là di ogni considerazione relativa alla legittimità delle procedure seguite, in quanto non risulta che la legge vietasse una consultazione con l'organo rappresentativo della città di Milano in relazione a un'opera pubblica di tale importanza;
- il Consiglio di Zona 2 non ha potuto vedere il progetto nonostante l'avesse richiesto e non ha potuto quindi esprimere il suo parere, come previsto dallo Statuto e dal Regolamento sul Decentramento;
- il Consiglio di Zona 2 ha chiesto di poter inviare il proprio Presidente alla Conferenza di Servizi del 25 novembre ma tale richiesta è stata ignorata dalla Giunta Municipale;
- pertanto i pareri richiesti al Comune di Milano non sono completi.

Relativamente alle prescrizioni presentate dal Comune di Milano si osserva quanto segue:

1. Sotto il profilo delle vigenti norme edilizie l'intervento non può essere qualificato come Restauro/Risanamento Conservativo in quanto questo tipo di intervento, secondo l'art. 65 del Regolamento Edilizio di Milano, non deve comportare aumento della superficie lorda di pavimento mentre è previsto nel progetto grazie a numerosi soppalchi ed all'utilizzo di nuovi spazi sotterranei un aumento della slp di circa 10.600 mq. (4.600 nel sotterraneo, 4.200 all'ammezzato e 1.800 nei nuovi mezzanini). Queste superfici non possono essere escluse dalla s.l.p. in quanto non sono androni né spazi aperti come previsto dall'art. 10 comma 2.2 del regolamento Edilizio bensì sale chiuse. Si possono considerare escluse dalla s.l.p. solo le balconate affacciate sui treni, pari a circa 1.000 mq, non considerate nel calcolo precedente.

Pertanto l'intervento dovrebbe essere qualificato come Ristrutturazione edilizia e Grandi Stazione dovrebbe pagare gli oneri di urbanizzazione.



2. Sotto il profilo della vigente normativa urbanistica l'attuale art. 45 non consente l'apertura di spazi commerciali tranne bar, ristoranti ed edicole mentre le nuove norme che le consentirebbero sono state solo adottate e sono state presentate numerose osservazioni che ne impediscono l'approvazione.
3. La nuova localizzazione dei parcheggi taxi su Piazza Luigi di Savoia crea un percorso pedonale di collegamento con il piano binari utilizzando le scale mobili di lunghezza notevolmente superiore a quello attuale secondo la tabella seguente.

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| Nuovo arrivo in stazione     | 180 m |
| Attuale arrivo in stazione   | 85 m  |
| Nuova partenza da stazione   | 235 m |
| Attuale partenza da stazione | 125 m |

I percorsi tengono conto della lunghezza delle rampe delle scale mobili attuali e nuove. La sostituzione di una scala mobile ad una rampa con una scala mobile a due rampe allunga il percorso di 35 metri, pari alla lunghezza di una rampa.

Si è tenuto conto della posizione delle nuove partenze ed arrivi dei taxi indicata sulla tavola progettuale della Direzione Centrale Ambiente e Mobilità del Comune di Milano relativa alla sistemazione delle aree circostanti la Stazione Centrale del 21.2.2002. Si è considerato come piano binari l'arcone di ingresso centrale verso Piazza Luigi di Savoia. Come si vede dalla tabella il percorso è circa raddoppiato sia per gli arrivi che per le partenze.

Pertanto i posteggi taxi vanno mantenuti dove sono nella Galleria delle Carrozze.

La Sovrintendenza di Milano si è resa disponibile nelle sue osservazioni a spostare l'arrivo delle scale mobili dalla metropolitana che ostacola il percorso delle auto in un luogo più opportuno. Pertanto nulla osta al mantenimento dei taxi dove sono.

La nuova localizzazione crea peraltro con le nuove tettoie un impatto notevole sull'estetica della Stazione e sulle piazze laterali.

Per le proposte di adeguamento al progetto si fa riferimento al documento allegato.

Si prega il Ministero di tenere conto delle proposte di adeguamento nell'esame del progetto definitivo prima che questo sia approvato dal CIPE.

Cordiali saluti

Maurizio Baruffi  
Gruppo Consigliare dei Verdi  
Comune di Milano



## Osservazioni al progetto definitivo di recupero ed adeguamento funzionale della Stazione Centrale di Milano

### Bussola tra la Galleria delle Carrozze ed il Salone delle Biglietterie

Il progetto prevede una grande bussola di vetro che si affaccia sulla Galleria delle Carrozze da una parte e sul Salone delle Biglietterie dall'altra bloccando l'ingresso principale e riducendo la larghezza di quelli laterali. La struttura non è disegnata sulle tavole dei prospetti ma avrebbe un impatto notevole sulle due sale.

Se ne chiede l'eliminazione.

### Utilizzo della Galleria delle Carrozze

Il progetto prevede di pedonalizzare la Galleria delle Carrozze creando delle pensiline dei taxi nelle piazze laterali e due zone per i mezzi privati (kiss & ride) davanti alla Galleria stessa. Il centro dell'attuale sede stradale viene occupato dalle scale mobili a bassa pendenza che collegano il piano terra al livello della metropolitana, in sostituzione delle attuali scale mobili davanti alla galleria.

La soluzione impone la creazione di due pensiline, una attraverso piazza Luigi di Savoia ed una lungo il prospetto su Piazza Quattro Novembre antiestetiche e scomode per i passeggeri, che invece di aspettare i taxi in un luogo riparato, dovranno uscire all'esterno e saranno esposti alle intemperie e agli individui poco raccomandabili che frequentano le due piazze.

Le pensiline non sono peraltro presenti nel progetto definitivo mentre erano presenti nel progetto preliminare. Non se ne conosce pertanto il disegno di dettaglio e l'impatto estetico sui prospetti della stazione.

La Galleria delle Carrozze, durante la chiusura notturna della metropolitana, sarà attraversata solo dai passeggeri accompagnati in auto privata davanti alla stazione e quindi diventerà un luogo poco frequentato e molto pericoloso, senza che sia prevista una decorosa accoglienza per le persone senza fissa dimora che probabilmente vi stazioneranno. Sarà inoltre alterata la funzionalità della Stazione Centrale, in cui la Galleria delle Carrozze è stata progettata per il passaggio dei veicoli diretti alla Stazione e nel progetto originario doveva essere affiancata da un'altra galleria più piccola per i tram.

Le motivazioni legate all'inquinamento dell'area e alla corrosione della volta non reggono in quanto si può controllare che i taxi non restino in attesa con i motori accesi nella Galleria e si può vietare l'accesso a qualunque altro veicolo. Inoltre i cartelloni pubblicitari collocati sui 3 grandi fornicci centrali e sui due laterali limitano la circolazione dell'aria nella Galleria e la loro rimozione diminuirebbe sicuramente l'inquinamento dell'aria all'interno.

La motivazione reale era la chiusura della Galleria con vetrate e la sua trasformazione in centro commerciale grazie ai due livelli di soppalchi previsti. Con la bocciatura di tale soluzione da parte dei Vigili del Fuoco e della Soprintendenza l'ipotesi di pedonalizzare la Galleria deve essere rivista.

Pertanto si chiede di:

- mantenere la fermata dei taxi all'interno della galleria
- eliminare tutti i cartelloni pubblicitari che, essendo posizionati sulle aperture, limitano la circolazione dell'aria nella galleria
- spostare l'arrivo delle scale mobili dalla metropolitana nell'attuale salone biglietteria o nella parte centrale della galleria delle carrozze

### Salone delle biglietterie verso piazza Luigi di Savoia

Questo salone, al contrario di altri, non è stato soppalcato né diviso ed è visibile il soffitto a cassettoni originario.

Pertanto si chiede di non costruire soppalchi e divisori interni ma di lasciare la piena visibilità del soffitto dal piano terra.



## Salone delle biglietterie

L'attuale biglietteria è in posizione ottimale tra l'ingresso e di i binari dei treni e consente ai viaggiatori di raggiungere nel modo più breve i treni, eventualmente sostando in biglietteria.

Per facilitare l'arrivo dalle piazze laterali si chiede di rendere transitabili e aprire al passaggio del pubblico le aperture con due pilastri esistenti sui fronti laterali della stazione, all'altezza degli ambienti minori che fiancheggiano, su entrambi i lati, la grande sala dei biglietti.

Si chiede inoltre di lasciare le biglietterie dove sono e di eliminare il varco aperto sotto la scala mobile tra il salone biglietterie attuale e quello nuovo.

## Collegamento al piano terra tra le piazze laterali

Il collegamento è reso inutile dall'apertura dei transiti proposta al punto precedente e dal mantenimento della biglietteria nell'attuale dislocazione. Potrebbe essere mantenuto come accesso agli spazi interni.

Vengono inoltre eliminate le scale mobili di accesso alla galleria di testa dei treni, sostituendole con accessi molto stretti al nuovo collegamento: il percorso dei passeggeri risulta molto più lungo di quello attuale perché devono andare fino alla biglietteria e di qui ai treni con due scale mobili a bassa pendenza, passando da 115 a 175 metri.

Si chiede di mantenere le scale mobili esistenti e di utilizzare eventualmente il varco esistente a lato delle scale mobili per accedere allo spazio interno.

## Scale mobili di collegamento tra il piano terra ed il piano dei treni

La scala mobile nel salone delle biglietterie è stata spezzata in due tronchi distinti, in previsione dell'eliminazione di quello superiore prevista dal progetto, con ovvio disagio per chi è carico di bagagli pesanti.

Il progetto preliminare prevedeva la creazione di due terrazze affacciate sulla biglietteria che, essendo state respinte dalla Sovrintendenza, sono state eliminate nel progetto definitivo. L'eliminazione della scala mobile superiore permetteva la creazione di un varco ora inutile tra l'attuale balconata ed il piano ammezzato interno.

Si chiede di ripristinare la scala mobile unica preesistente o di mantenere il tronco superiore.

Le scale mobili lungo gli scaloni laterali vengono rimosse e sostituite da uno stretto passaggio che mette in comunicazione la galleria delle carrozze con il nuovo salone biglietterie. Questi varchi di circa 4 metri sono insufficienti per il passaggio dei passeggeri nelle ore di punta.

Il percorso previsto dal livello della metropolitana a quello dei treni attraverso questi varchi e le scale mobili a bassa pendenza nel nuovo salone biglietteria passa dagli attuali 150 metri a circa 300 metri.

Si chiede pertanto di mantenere le scale mobili esistenti.

## Galleria di testa ai treni

Se da una parte l'immagine della galleria viene migliorata con la rimozione delle strutture provvisorie in plexiglass installate per i Campionati mondiali di calcio, le nuove scale mobili a bassa pendenza necessitano un intervento violento, devastante ed irreversibile con demolizioni del solaio, distruzione del pavimento e del mosaico ornamentale, riduzione degli spazi di transito e di sosta lungo la galleria.

Si chiede pertanto di eliminare le nuove scale mobili a bassa pendenza, non necessarie in quanto si chiede il mantenimento delle scale mobili attuali.

## Sale al piano dei treni

Attualmente le quattro grandi sale al piano dei treni sono utilizzate nell'ordine come deposito bagagli, sala d'aspetto e club eurostar, sede di negozi vari, ristorante chiuso da tempo.

Una sola sala è suddivisa da un soppalco, la sala d'aspetto, che ospita il club eurostar. La quota del soppalco consente la piena visuale delle piante delle città d'Italia dipinte sulle pareti.



I soffitti originali a cassettoni sono stati mantenuti.

Il progetto definitivo prevede la creazione di soppalchi alla quota di 3 metri e quaranta con un limitato distacco dalle pareti. La scala di accesso è anch'essa quasi aderente alla parete e nasconderebbe la visuale della parte di Bologna e Trieste. Il soffitto viene abbassato per posizionare gli impianti di condizionamento e viene nascosta la decorazione.

Si chiede di non creare soppalchi nella grandi sale e di non posizionare impianti di condizionamento sul soffitto; si chiede invece di restaurarle secondo il progetto originale rimuovendo il soppalco del club eurostar e le strutture dei negozi che nascondono gli specchi originali sulle pareti.

### **Sostituzione degli infissi e delle vetrate**

Il progetto prevede un abaco degli infissi in quanto intende sostituire gran parte degli infissi e delle vetrate.

Non risulta che questa attività sia necessaria e si andrebbe a sostituire infissi di alta qualità in ferro originali dell'epoca di costruzione con infissi moderni, probabilmente in alluminio.

Si chiede di mantenere gli infissi e le vetrate esistenti, se in buono stato di manutenzione e di montare le vetrate mancanti.

### **Utilizzo dei locali al piano interrato ed al piano terra sotto la galleria di testa**

Non si hanno obiezioni al massimo utilizzo degli spazi disponibili al piano interrato ed al piano terra sotto la galleria di testa allo scopo di fornire servizi primari e secondari ai viaggiatori.

Il collegamento tra il piano interrato ed il piano terra può essere realizzato attraverso il collegamento con la linea metropolitana e tramite scale interne.

Il collegamento tra i saloni attuali al piano terra ed i nuovi spazi può essere creato attraverso le sale laterali in alternativa ai varchi previsti nel salone centrale ed in mezzo alle scale laterali.

Un eventuale collegamento con il piano dei treni può essere creato nella zona di collegamento tra i binari, come previsto dal progetto iniziale presentato alla stampa il 17 novembre 2000.

### **Balconate che si affacciano sui treni**

Si tratta di due spazi della dimensione complessiva di 1000 mq circa raggiungibili tramite una scala circolare e due ascensori per parte. Il loro accesso ed utilizzo come sala di attesa o luogo di ristoro sembra difficile.

La loro posizione taglia i due archi monumentali laterali e la visuale sulle vedute delle città d'Italia. Le colonne di sostegno ostacolano il percorso dei viaggiatori tra un binario e l'altro. La presenza di locomotori diesel non rende peraltro l'aria particolarmente salubre.

Si chiede la loro eliminazione.